Nr. 5. Kraków, dnia 1 Marca 1898. Rocznik III.

Adres
Redakcyi i Administracyi:
ulica Sławkowska L. 30,
I. piętro.

Wszelkie
Listy i przesyłki pieniężne
adresować należy do
Redakcyi lub Administracyi
ulica Sławkowska L. 30,
I. piętro.

Rękopisów nie zwraca się.

Listów nieopłaconych nie
przyjmuje się.

Listy reklamacyjne
nieopieczętowane
nie podlegają opłacie
pocztowej.

Kuryer Kolejowy

Organ galicyjskich kolejarzy.

Prenumerata wynosi:
W Krakowie:
(bez odsyłki)
rocznie . . . . 1 złr. 20 c
półrocznie . . — „ 60 „
kwartalnie . — „ 30 „
W Austryi:
rocznie . . . . 1 złr. 40 ct.
półrocznie . . — „ 70 „
kwartalnie . . — „ 35 „
W Niemczech:
rocznie . . . . . 3 marki.
We Francyi:
rocznie . . . . 5 franków

Numer pojedynczy 5 ct.

Do nabycia w Krakowie
w Biurze dzienników Plac
Maryacki L. 2

Wychodzi 1 i 15 każdego
miesiąca.

Pierwszy krok ministra Witteka.

Zapowiadane długo nowe rozporządzenia ministra Witteka ukazały się nareszcie. Pierwszy krok na drodze reform zrobiony i trzeba przyznać, że ten początek działalności nowego ministra dotyczy istotnie najpilniejszej potrzeby naszego kolejnictwa. Wystarczy uprzytomnić sobie potworną nieraz długotrwałość służby, wystarczy przypomnieć niesłychane utrudzenie funkcyonaryuszy kolejowych przydługą pracą i smutne tego faktu następstwa, aby zrozumieć, że wszelka poprawa na polu kolejnictwa musiała koniecznie zacząć się od tego właśnie największego zła i musiała je stanowczo usunąć. Nowe przepisy min. Witteka odnoszą się też w rzeczy samej do czasu pracy i wypoczynku na kolejach państwowych. Czy odpowiadają one w zupełności swojemu zadaniu, czy dążą do gruntownych zmian w tym kierunku i są w stanie je przeprowadzić? Oto pytania, na które musimy sobie dziś odpowiedzieć.

Zanim jednakowoż przejdziemy do rozpatrzenia samych przepisów, zobaczmyż, co skłoniło ministerstwo kolejowe do zajęcia się tą kwestyą wogóle. I tu zaznaczyć musimy odrazu, że w komunikacie ministeryalnym, omawiającym nowe przepisy, uderza przedewszystkiem niezwykła szczerość. Jest to istotnie zwycięstwo słusznej sprawy nad małostkowemi i fałszywemi skrupułami, objawiające się w tem, że nareszcie czytamy w urzędowym piśmie otwarte stwierdzenie faktycznego stanu rzeczy, wypowiedziane bez osłonek, bez oszczędzenia jakiejkolwiek osobistości. Nareszcie doszło do tego, że z tego samego miejsca, skąd jeszcze niedawno słyszeliśmy tylko gołosłowne a przewrotne zaprzeczenia podawanych przez nas faktów, że z tego miejsca, skąd dotąd zawsze piętnowano nasze skargi i opisy jako chęć podżegania do złamania karności, padły dziś słowa stwierdzające, że dotąd źle było i że musi być inaczej. Ta otwartość, z jaką nowe ministerstwo przyznaje, że w kierunku czasu służby wymaga się dziś od kolejarzy wprost niemożliwości, że w przeciążeniu pracą należy szukać prawdziwego źródła nieszczęść i katastrof, nadaje już sama przez się szczególne znaczenie nowym przepisom, bo jest zapowiedzią uczciwszego traktowania sprawy na przyszłość. Przytem nie można zapomnieć, że z chwilą, kiedy okazuje się, iż ministerstwo kolejowe rozumie sytuacyę i nie zamyka oczu na braki i wady dzisiejszego systemu kolejnictwa austryackiego, że z tą chwilą ministerstwo bierze na siebie obowiązek przeprowadzania znowu odpowiednich reform, powolnego usuwania wszystkich dostrzeżonych braków. Minister, który uchyla się od koniecznych reform dlatego, że nie może zrozumieć ich konieczności, jest do spełnienia swoich funkcyj niezdolny i nieodpowiedni; ale minister, oświadczający publicznie, że zna potrzeby podlegającej mu gałęzi pracy społecznej, zna nawet niebezpieczeństwa, wypływające z ich nieuwzględnienia, a mimoto nie poczuwający się do obowiązku działania — staje się wprost zbrodniarzem. I dlatego musimy przypuszczać koniecznie, że min. Wittek, rozumiejący wszystkie inne kwestye tak dobrze, jak kwestyę przeciążenia służby, nie poprzestanie na tym pierwszym swoim kroku i pójdzie dalej.

Mamy więc przyznanie, że liczne a ciężkie katastrofy ubiegłego lata skłoniły ministerstwo do wydania nowych przepisów o czasie służby. Nic zaprawdę polityczniejszego dla całej polityki społecznej w Austryi, jak ten fakt, że trzeba było dopiero tylu ofiar, tylu krwawych ofiar, azeby nareszcie pchnąć nasz rząd na tory reform. Zadaniem przezornego rządu jest kierować sprawami tak, aby nie dopuścić do żadnych złych następstw; w Austryi doprowadziło się naprzód do masowych rzezi służby i pasażerów, aby nareszcie pomyśleć o ustrzeżeniu się od tego samego w przyszłości. I cóż to dotąd wstrzymywało rząd od poczynienia jakich kroków ochronnych? Komunikat ministeryalny daje i na to odpowiedź, a daje odpowiedź taką, iż wystarcza ona za najostrzejsze słowa potępienia dla całego postępowania b. ministra kolejowego i dawnych władz decydujących. Oto czytamy, że „finansowe względy“, materyalne skrupuły stawały dotąd na przeszkodzie wszelkiej akcyi, skierowanej do skrócenia czasu służby. Rozumiemy, co to znaczy: to oszczędność, osławiona oszczędność sztacbańska nie pozwalała ująć nic z ciężaru, obarczającego funkcyonaryuszy kolejowych. Samo ministerstwo przyznaje zresztą pośrednio, że tak a nie inaczej należy rozumieć te względy, bo kilka wierszy niżej powiada, że wydanie obecnych przepisów możliwe było z powodu należytego oświetlenia i pojęcia finansowej strony tej sprawy. A więc pojmowanie tej sprawy przez p. Guttenberga i Bilińskiego było nienależyte, fałszywe! I z tego powodu miały cierpieć tysiące kolejarzy, miały ginąć setki niewinnych ludzi! P. Guttenberg nie rozumiał kwestyi, chciał być „oszczędnym“ — więc kolejarze musieli pracować po 36 i 24 godzin, więc wyczekiwali nadarmo nieznacznej choćby ulgi. I to wniosek, wynikający konsekwentnie z tego, co mówi p. minister Wittek...

Ale nareszcie, choć okupione drógo, rozporządzenia istnieją; przejdźmy więc teraz do ich treści. Całe przepisy podajemy poniżej w dosłownem brzmieniu, tu więc wykażemy tylko główne ich zasady. Do tych należy przedewszystkiem: zupełne usunięcie 24-godzinnej tury służbowej w wykonawczej służbie czynnej; jako dalszą zasadę w podziale służby tj. w uregulowaniu stosunku między czasem służby a wypoczynkiem przyjęto, że po 12 godzinach pracy ma nastąpić 12 godzin spoczynku. Od tej ogólnej zasady jednakże odstępują przepisy dla ekspedyentów pociągów, personalu szybowniczego i strażników blokowych i zwrotniczych, dla których to kategoryj służby po 12-godzinnej pracy ma następować 24-godzinny wypoczynek. Wreszcie o ile czas pracy przeciąga się ponad 12 godzin (a podług przepisów może on dochodzić do 15 i 18 godzin), o tyle też przedłuża się czas spoczynku; tak np. dla strażników blokowych i zwrotniczych na mniejszych stacyach z pełną służbą nocną i dzienną praca może trwać 12—16 godzin, a czas spoczynku musi być równomiernie przedłużony. Jednakże i ta równoległość między czasem służby i spoczynku nie jest wszędzie przestrzeganą; i tak dla personalu stacyjnego na liniach z słabszym ruchem ustanawia rozporządzenie czas pracy aż do 18 godzin, spoczynek zaś musi wynosić najmniej 12 godzin to znaczy, że i przy 18 godzinach służby czas spoczynku może ograniczyć się tylko do 12 godzin. Nadto na liniach z małym ruchem pociągów i ograniczoną służbą nocną może spoczynek trwać tylko sześć godzin.

Już z tego pobieżnego naszkicowania ram nowych przepisów poznać łatwo, że one nie mogą odpowiadać w zupełności żądaniom i potrzebom kolejarzy. Nawet 12 godzin nieustannej służby, połączonej — jak samo ministerstwo przyznaje — z wielką osobistą odpowiedzialnością, nie mogą być narażane za granicę odpowiednią ze względu na hygienę i zupełne bezpieczeństwo ruchu. Cóż dopiero, jeśli ta służba, choćiaż na mniejszych nieco stacyach, trwać będzie 14, 16 i 18 godzin! To już jest wprost ze względów hygienicznych niedopuszczalne, a również nie może dać żadnej rękojmi bezpieczeństwa. Spoczynek, któryby nawet wyrównywał co do czasu poprzednią służbę, nie może wynagrodzić szkody, jaką ponosi or-

W KAWIARNI.

Scena z życia.

(Dokończenie).

Kto nie może sam — może czasem dużo przez... wie pan przez kogo?... Przez dzieci!... Aha! Panie dobrodzieju... przez moje dzieci!... przez moich malców!... przez moje bębny kochane!!... One wszystko to zrobią, czego ojcu nie było wolno, bo nie chciał dobijać zgryzotami matki, a z chorą trzeba ostrożnie... Panie łaskawy! To są zuchy!!... Pan ich nie zna... To moja cała nadzieja! Moja chluba! Oni pokażą, co właściwie wart był ich ojciec. Ja w moich synach dam partyi takich trzech tęgich żołnierzy, takich trzech, uważa pan, towarzyszy, co się nazywa, że za sześciu obstaną!... Pan młody! Będzie pan widział!... Kiedyś w partyi będzie głośno o trzech Dudusińskich: Piotrze, Antonim i Kasperku... No, wtenczas to z niego już będzie Kasper, i to nie byle jaki. Pan zobaczy!... Ja, panie, nie piję, nie palę, w karty nie gram — ale z moich dzieci ludzi zrobić muszę, socyalnych demokratów!... A cóżbym był wart inaczej, zlituj się pan, proszę. Trzeba przecież kiedyś umrzeć — a przy skonaniu sam siebie człowiek zapyta: coś robił? pocoś żył? cześ był wart?... Ja chcę umierać spokojnie... Oni za mnie odpowiedzą, moje chłopaki...

Żeby ich pan tak słyszał, jak to rozgarnione. Każde głupstwo i łgarstwo w książkach szkolnych zaraz od prawdy odróżnią, jak starzy. I pomyśleć, że są tacy, co mają dzieci za głupie. Nie prawda! Dziecko ma swój rozum, czasem lepszy od starego, bo nie zbakierowany. Jak oni czują swą godność, a jak się nikomu nie dadzą, nawet katechecie. A jak ich oburza krzywda, boli cierpienie, jak się wygrażają ciemięstwu. To nie są takie zwykłe mazgaje, panie, co to tylko o zbijaniu bąków i o cukierkach myśli, a byle czego beczy. To nie są głupie bębny jakiegoś tam magazyniera — to przyszła socyalna demokracya! To przyszli ludzie! Oni się nawet bawią po naszemu... A jakże... Urządzają we trzech — co pan na to powie? — zgromadzenia! Ale żeby pan wiedział jak?!!... Jeden wchodzi na krzesło z dzwonkiem od gipsowego baranka, co im go babka podarowała — i przewodniczy. Na drugiem krześle stoi św. Mikołaj z piernika, a przy boku ma szpadę, którą mu dorobili z drutów od starego parasola. To ma być, uważa pan, komisarz. Trzeba panu wiedzieć, co to za poświęcenie z ich strony, że smarkacze tego komis... te... że tego Mikołaja nie zjadły... Już próbowali... Urwali mu nogę, najpierw jednę, potem drugą. „Komisarz — powiada Antoś — i tak siedzi, to się bez nóg obejdzie“. Ale kiedy Kasperek uparł się jeszcze o kawałek komis... te... tiu... na psa urok... Mikołaja, Piotruś mu ostro powiedział, że komisarza więcej jeść nie pozwoli, najpierw, ażeby zgromadzenie było liczniejsze i żeby się było z czego tu i owdzie pośmiać, a po drugie, że bez komisarza żadnych zebrań urządzać nie wolno!... Dopiero, panie, zaczynają się mowy, upominania o sprawiedliwość, skargi na krzywdy, głosują, śpiewają „Czerwony Sztandar“, a jakże! Jeszcze jak ładnie smyki śpiewają!...

Ale co... hi, hi, hi... śmiechu warte doprawdy.. Zauważyłem kiedyś, że na każdem zgromadzeniu wyrzucają za drzwi stołeczek od butów... Pytam się, co to znaczy. I co pan dobrodziej myśli, czego się dowiedziałem?...

Oto ten stołeczek, to u nich przedstawia ks. Stojałowskiego... Piotruś najstarszy wytłómaczył mi: „My słyszeli, jak tatuś kiedyś mówił do pana maszynisty Torbeckiego, że Stojałowski, to zdrajca ludu — więc go wyrzucamy z naszych zgromadzeń — bo zdrajców ludu trzeba z każdego zebrania wyrzucić!...“

O!... Co za łepaki!... A to tyli berbeć, mówię panu!...

Teraz pan już przecie uwierzył, że oni się w kaszy zjeść nie dadzą, jak ojciec... Co?... Chociaż i ojciec...

Ja panu coś powiem w sekrecie... Wahałem się trochę, ale wreszcie niech się pan dowie, żeby mnie pan nie miał za tchórza.

Czy pan wie, że ja dałem głos Daszyńskiemu?... Jak mnie pan tu żywego widzi!... I sam zaniosłem, jak my wszyscy, nie przez kogo, chociaż był zakaz surowy na niego głosować... A wiedziałem, że mogę się złapać, bo po salach były kolejowe szpiegi... Alem sobie powiedział: Stary! Jesteś ostatni szolder, jeżeli przez twoje tchórzostwo, albo niezgrabność ubę-

ganizm przez nadmiernie długą pracę. Dlatego wyjątki, dopuszczające pomimo przykrego doświadczenia do 18-godzinnej służby, musimy uważać za szkodliwe. Tak samo niezrozumiałem wydaje nam się dopuszczenie wyjątku, na mocy którego spoczynek może trwać tylko sześć godzin, co przecież samo ministeryum we wstępie do przepisów uważa za nieodpowiednie. Również podział i różne traktowanie stacyj większych i mniejszych, z silniejszym i słabszym ruchem, nie zawsze jest słusznem. Kolejarze wiedzą najlepiej, że na mniejszych stacyach wyzysk jest często najstraszniejszy, że zwala się na jednego człowieka olbrzymi ciężar pracy i przedłuża się czas służby do nieskończoności. Pozostawienie dla tych stacyj prawa przeciągnięcia służby aż do godzin 18 da znowu pole do wyzysku i nadużyć.

Nadto jeszcze pozostaje jeden szkopuł, który osłabia dosyć silnie znaczenie nowych przepisów: oto ministerstwo nie załatwia wcale sprawy z premiami kilometrowemi i godzinnem, którą, bardzo słusznie zresztą, uważa za jeden z najgłówniejszych bodźców do przedłużania czasu służby. Kto zna położenie kolejarzy, ich nędzną płacę, dla tego nie będzie dziwnym ten fakt gonienia za nadzwyczajnem jeszcze wynagrodzeniem. Rozporządzenie ministerstwa nie znosi tego systemu wynagrodzeń, a w ten sposób może w wielu wypadkach wprost odebrać wszelką wartość nowym przepisom. Jakkolwiek bowiem oznaczony w nich czas ma być materyalną granicą, to jednak istnienie premij kilometrowych i godzinowego może się stać bardzo często zachętą do rozmaitych przekroczeń. Ale pozostawienie obu tych nienormalnych wykwitów dotychczasowego systemu ma źródło w tem, że ich usunięcie musiałoby spowodować uregulowanie, a mianowicie podwyższenie zarobków. Tego p. Wittek nie miał odwagi zrobić, jakkolwiek ten pierwszy jego krok musi go sprowadzić koniecznie do tego następnego, ściśle z pierwszym związanego.

Widzimy zatem, że nowe przepisy p. Witteka nie są bynajmniej doskonałą reformą, że przeciwnie mają mnóstwo braków i niedokładności. Mimo to stanowią one znaczny krok naprzód; już pominąwszy to, o czem mówiliśmy wyżej, to jest pominąwszy znaczenie, jakie ma otwarte wystąpienie ministra przeciwko całemu obecnemu systemowi na kolejach państwowych, musimy i samej istotnej treści przepisów przypisać nie małą wartość. Nie zapominajmy, że czynią one niem[illegible] służby przez dwadzieścia cztery i więcej godzin bez przerwy, że dają wypoczynek w większej części odpowiednio wymierzony, że słowem wprowadzają godziwszy podział służby. W życie wejść mają one już w roku bieżącym, o ile na to pozwoli liczba personalu, a następnie przez dwa lata dalsze w miarę przyjmowania nowych funkcyonaryuszy do służby. Rzeczą energii ministerstwa kolejowego będzie nie dopuścić, aby niższe władze odważyły się lekceważyć nowe przepisy i ociągać się z wprowadzeniem ich w życie w oznaczonej chwili. Kolejarze z swojej strony w dobrze zrozumianym interesie własnym, roztoczą baczną kontrolę, aby tych przepisów wszędzie ściśle przestrzegano. Naszym obowiązkiem będzie pilnować, aby to, co w nich jest dobrego, nie zostało tylko na papierze.

Nowe przepisy o czasie służby i spoczynku na c. k. austr. kolejach państwowych.

Rozporządzeniem z dnia 14 bm. ministerstwo kolejowe wydało wszystkim c. k. dyrekcyom kolei państwowych do wykonania nowe przepisy, dotyczące czasu pracy i wypoczynku służby wykonawczej na c. k. kolejach państwowych. Przepisy mają być wprowadzone w życie natychmiast, o ile personal okaże się wystarczającym. Równocześnie przesłano je dyrekcyom kolei prywatnych z wezwaniem, aby zaprowadziły u siebie takież lub możliwie najpodobniejsze zmiany i uwiadomiły o tem ministerstwo. Przepisy te brzmią następująco:

Ogólne postanowienia.

1. Oznaczenie czasu służby i spoczynku dla personalu istniejącego w każdem miejscu służby do pewnych czynności, ma być przeprowadzone równomiernie.

2. Jako nieprzerwany czas służby (tura służbowa) uważa się każdy przeciąg czasu, w którym personal ma być służbowo czynnym albo do służby gotowym. Tura służbowa nie może być przerwaną przez wolne zupełnie od służby okresy czasu, jeśli te nie osiągają rozmiarów, podanych w punktach 3 i 4.

Każdą turę ma poprzedzać albo po niej następować wypoczynek.

Przy określaniu tur służbowych należy wliczyć zawsze ten czas, w którym służba jest zajęta przed wstąpieniem, względnie po ukończeniu służby do objęcia i oddania zajęć.

3. Dla wszystkich linii kolejowych z pełną służbą dzienną i nocną ma najmniejszy czas trwania wypoczynku, który następuje po turze lub ją poprzedza, dla personalu, zajętego w służbie stacyjnej i nadzorczej (Bahnaufsicht), albo pozostającego na jakiemkolwiek stanowisku wykonawczej służby ruchu, wynosić 8 godzin, dla służby pociągowej 10 godzin, — jeżeli czas spoczynku przepędza w miejscu zamieszkania,— a 6 godzin, jeżeli spoczynek może być spędzony poza obrębem miejsca zamieszkania.

Funkcyonaryusze, nie zajęci w służbie pociągowej, nie mogą być czynni w służbie nocnej więcej, jak 7 [illegible].

Uregulowanie spoczynku nocnego personalu, zajętego na lokomotywach i towarzyszącego pociągowi, jakoteż wagenwertrów, mieści się w postanowieniach punktu 26.

4. Na liniach z ograniczoną służbą nocną, na których personal ma w ciągu tury służbowej dłuższe pauzy, może być czas nieprzerwanego spoczynku dla personalu, nie zajętego w służbie pociągowej, ograniczony do 6 godzin wówczas, jeśli ten spoczynek przypada między 9 godziną wieczór a 7 rano.

5. Podział służby należy tak przeprowadzić, ażeby każdy funkcyonaryusz miał przynajmniej dwa razy w miesiącu nieprzerwany, przeważnie na dzienne godziny przypadający 16 godzinny wypoczynek.

Gdzie to się nie da przeprowadzić, musi się odnośnym funkcyonaryuszom dać raz na miesiąc wolny od służby dzień o 24 godzinach.

6. Wszystkim funkcyonaryuszom należy raz w miesiącu dać odpowiedni wolny czas w niedzielę lub święto dla udania się do kościoła, o ile to nie wynika i tak z podziału służby; czas ten wolny nie musi jednakże zajmować całego przedpołudnia.

Postanowienia szczegółowe.

I. [illegible]

7. [illegible] mu być zupełnie równy.

W celu zmiany tury służbowej z dnia na noc może być służba przedłużona do 18 godzin, w którym to wypadku spoczynek, bezpośrednio ją poprzedzający lub po niej następujący, musi trwać również 18 godzin.

Przy bardzo wytężającej służbie na wielkich stacyach dyspozycyjnych mają po 12 godzinnej turze służbowej następować z reguły 24 godziny wypoczynku.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy w turze służbowej przypadają liczne pauzy, może być ona przedłużona do maxymalnej granicy 8 godzin. Spoczynek musi wówczas wynosić najmniej 18 godzin.

8. Także na takich stacyach, gdzie czynności służby komercyalnej i służby ruchu należą do tych samych organów, nie może nieprzerwane zatrudnienie urzędników wynosić więcej, niż 12, względnie 16 lub 18 godzin.

9. Na kolejach z ograniczoną służbą nocną i słabym ruchem może czas wykonywania służby ruchu przy uwzględnieniu w punkcie 4 wyrażonych warunków przeciągnąć się aż do 18 godzin przy następującym 6 godzinnym spoczynku nocnym.

II. Telegrafiści.

10. Jeżeli ruch depesz wymaga długotrwałej wyczerpującej czynności, to tura służbowa telegrafistów ma wynosić 12 do 16 godzin, a również tyle następujący wypoczynek,

11. Przy mniej natężającej i dłuższe pauzy wypuszczającej służbie tura służbowa telegrafistów może się przeciągnąć aż do 18 godzin, a wypoczynek musi wynosić 12 godzin.

Ten sam podział służby jest dopuszczalny w celu zmiany tury służbowej z dnia na noc (punkt 10).

III. Personal szybowniczy, pisarze wagonów, lampiści.

12. Dla zajętych przy szybowaniu wagenmajstrów, nadzorców wagonów, nadszybarów i szyberów służba ma trwać na liniach z pełną służbą dzienną i nocną 12 do 16 godzin i tak samo czas spoczynku.

W celu zmiany tury służbowej z dnia na noc czas służby może być przedłużony do 18 godzin, w którym to razie bezpośrednio poprzedzający lub następujący wypoczynek ma trwać również tak długo.

Na stacyach, gdzie częsty ruch pociągów albo zestawienie pociągów wymaga ciągłej wytężającej pracy, ma po 12 godzinnej służbie następować z reguły 24 godzinny spoczynek.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy liczne przerwy wypadają w turze służbowej, może być ona przedłużone do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek ma w tym razie trwać najmniej 12 godzin.

13. Tura służbowa pisarzy wagonów i lampistów, zajętych przy pociągach, nie może wynosić więcej, niż 18 godzin, a spoczynek ma wynosić najmniej 12 godzin.

IV. Kontrolerzy strażniczy, strażnicy blokowi i zwrotniczy.

14. Dla służby sygnałowej, strażników blokowych, zwrotniczych, dalej dla zajętych w zwykłej służbie zwrotniczej, kontrolerów strażniczych i zwrotniczych na liniach z jedną służbą dzienną i nocną tura służbowa i spoczynek ma wynosić 12 do 16 godzin.

W celu zmiany tury z dnia na dzień może czas służby przeciągnąć się do 18 godzin, a wówczas bezpośrednio następujący lub porzedzający wypoczynek ma wynosić 18 godzin.

Tam, gdzie służba pociągowa albo szybownicza wymaga ciągłej służby zwrotniczej, ma po 12 godzinnej turze następować 24 godzinny wypoczynek.

Przy mniej wytężającej służbie, zwłaszcza, kiedy podczas pracy zachodzą małe przerwy, może być ona przedłużoną do maxymalnej granicy 18 godzin. Spoczynek ma wówczas trwać najmniej 12 godzin.

15. Na kolejach z ograniczoną służbą nocną i słabym ruchem może czas służby personalu sygnałowego, kontrolerów strażniczych, strażników blokowych i zwrotniczych przeciągnąć się przy uwzględnieniu w punkcie 4 wyrażonych warunków do 18 godzin przy następnym 6 godzinnym wypoczynku.

V. Strażnicy linijowi i blokowi.

16. Na liniach z pełną dzienną i nocną służba może dzienny czas służby strażników liniowych wynosić z reguły wynosić nie więcej nad 16 godzin, a spoczynek nie mniej niż 8 godzin.

Na stanowiskach, które dają częste przerwy w pracy, tura służbowa może trwać 18 godzin, przy odpowiedniem przedłużeniu ustanowionego wyżej czasu spoczynku.

Przy wymierzaniu czasu służby należy wziąć pod uwagę długość drogi, którą musi przebyć strażnik w celu zwiedzenia linii.

17. Na liniach z zaparciem miejsca i gęstym ruchem pociągów oraz służby strażników blokowych ma trwać 12 godzin, poczem nastąpi 12 godzin wypoczynku.

18. Jeżeli strażnicy liniowi mogą znaleźć mieszkanie tylko w większej odległości od miejsca służby, należy przy ustanowieniu służby uwzględnić odpowiednio czas, potrzebny na przebycie drogi z służby i na służbę.

VI. Werkmistrze w ogrzewalniach, nadpalacze, stabilizowani wagenwertrzy, strażnicy pomp, kotłów i maszyn.

19. Tura służbowa werkmistrzów i nadpalaczy w ogrzewalniach, których ruch wymaga ciągłej wytężającej pracy, ma wynosić 12 godzin, a następujący po niej wypoczynek ma być na równi z nią wymierzony.

W celu zmiany tury jednak na noc może czas służby przeciągnąć się aż do 18 godzin, w którym to razie bezpośrednio poprzedzający lub następujący spoczynek ma wynosić również 18 godzin.

20. Przy mniej wytężającej czynności tura służbowa tego personalu może trwać 16 godzin, a wypoczynek 8 godzin.

21. Tura służbowa stałych wagenwertrów ma wynosić 12 do 14 godzin, a następujący spoczynek 10 do 12 godzin.

22. Na stacyach, gdzie nawołuje się tylko pociągi, kursujące w dzień, należy czas służby stałych wagenwertrów tak wyznaczyć, ażeby pozostał przynajmniej 8 godzinny przed północą rozpoczynający się nieprzerwany wypoczynek.

W ten sam sposób należy wyznaczyć także czas pracy i spoczynku strażników pomp, kotłów i maszyn.

VII. Personal zajęty na lokomotywach i towarzyszący pociągom.

23. Dla tego personalu ma podział służby być tak [illegible]

24. Służba [illegible] towego, nie może mieć miejsca przy regularnym [illegible]

25. Ustanawianie tur służbowych do ostatecznej granicy 18 godzin dozwolone jest na pociągach osobowych lokalnych i towarowych normalnych linii kolejowych, dalej w ruchu lokalnym wówczas, jeżeli te tury przerywane są dłuższemi pauzami, albo jeśli wymagania służbowe stawiane personalowi są tego rodzaju, że podług sumiennego orzeczenia władz przełożonych wykluczonem jest przeciążenie personalu.

Dla personalu, zajętego na lokomotywach, ma czas jazdy w każdej turze służbowej wynosić przy pociągach osobowych najwyżej 9 godzin, przy towarowych najwyżej 12 godzin.

26. Po dwóch turach, dłużej, niż 10 godzin, trwających, należy przenieść czas spoczynku o ile możności między godziną 7 wieczór a 7 rano.

27. Jazdy bez służby (Regie) nie mogą być uważane za czas spoczynku.

28. Czas trwania zajęcia personalu tego w służbie szybowniczej nie może przeciągnąć się poza 12 godzin.

PRZEGLĄD.

Sejm galicyjski zakończył już swoje obrady. „Książę-marszałek“ w zwykłej oficyalnej mowie sławił przebieg minionej sesyi, jako nadzwyczajnie błogosławionej w wielkie korzyści dla kraju i narodu, jako oznaki mądrości i dojrzałości politycznej biorących w niej udział posłów. Nastąpiły takie same jak zawsze podziękowania i puste frazesy z ust reprezentantów rozmaitych stronnictw sejmowych, którzy zgodnie podnosili „postęp“ kraju i harmonię w pracy około dobra ludu. Trzeba przyznać, że te wszystkie mówki końcowe robiły wrażenie bardzo dobre, lepsze nawet, niż cały sejm i wszystkie wypowiedziane w nim mowy. Tylko naturalnie nie było w nich ani słowa prawdy; kto śledził przebieg obrad naszego sejmu, ten nie mógł wynieść w żaden sposób przekonania, że chodziło tam o dobro ludu lub kraju, że zwracano uwagę na postęp i potrzeby cywilizacyi. Szlachta galicyjska, rządząca w sejmie, trzęsąca całym krajem, nie ma zrozumienia dla spraw i potrzeb ludu i w średniowiecznym swoim obskurantyzmie odrzuca wszystko, coby mogło nadać Galicyi cechę bardziej cywilizowanego kraju. Dlatego nie było ani jednej poważniejszej sprawy w całej minionej sesyi sejmowej, któraby się doczekała zakończenia takiego, jakiego wymagałby cały postęp nowoczesny. Reforma wyborcza, nawet w ciasnem i skromnem obrobieniu lewicy, wydała się większości sejmowej zanadto rewolucyjną i dlatego sejm przeszedł wprost nad nią do porządku dziennego. Załatwienie sprawy ruskiej, połowiczne i niedokładne, nie może zadowolnić Rusinów i żadne frazesy o „bratniej zgodzie“ obu narodów nie będą w stanie zastą-

---

dzie Daszyńskiemu bodaj ten jeden głosiczek... Chociaż on tam niewiele o to stoi, bo on tych głosów będzie miał tyle, ilu uczciwych ludzi w okręgu... .

I poszedłem — i dałem głos — jak sobie szczęścia życzę. A jakem wracał do domu z sali, tom ścisnął kułak i pomyślałem: Jeżeli kto słówko piśnie o to, jak ja głosuję, to ja go raz na zawsze nauczę, od czego zęby najbardziej puchną.

Nie pisnął nikt. Jaki taki wie, od czego zęby puchną.

Więc widzi pan kochany, że i stary jeszcze, jak trzeba, zebrać się w kupę potrafi. Ale grunt dzieci. Tak jest, panie... Niestety, tak. Z nas ludzi starszego pokolenia, to tam jeszcze ten i ów różnie się spisuje... A co syny nasze, te zrobią porządek! Jak to słońce na niebie, panie, że zrobią... A żeby cię, czas na mnie, nie przeczytałem nawet „Naprzodu“, a szkoda! Wpadnę jutro!... Do widzenia z szanownym panem, bardzo mi było przyjemnie!...

Kolejarz.

K O N I E C.

pić szczerego i prawdziwie bratniego postawienia kwestyi. O chłopach myślano — ale myślano niedołężnie i nie o tem, jakby ich ratować od nędzy, lecz jakby im najlepiej zamydlić oczy, aby nie stali się „pastwą" idei „przewrotowych". Ostatecznie nawet i w tym kierunku, który gwałtownie domaga się działania, nie zrobiono nic zgoła. Słowem cała sesya przeszła bez najmniejszych dla ludu korzyści, a szlachta okazała znowu, co znaczy u niej „zdrowy konserwatyzm". I nic dziwnego zresztą, że nasi szlachcice mają jeszcze odwagę rządzić tak, jak nie rządzi żadna inna partya w żadnym innym kraju. Kogóż sie oni mają obawiać w tym sejmie, kto im tam powie prawdę w oczy, kto stanie bezwzględnie w obronie praw ludowych? Oprócz dwóch Rusinów, którzy nie wiele mogą zrobić, niema w całym sejmie ani jednego stronnictwa, któreby mogło powstrzymać szlachtę w jej konserwatywnej zaciekłości. O ludowców nikt nie dba, bo oni wciąż jako ideał swoich dążności politycznych w kraju przedkładają zgodne i solidarne postępowanie „ręka w rękę" z pp. szlachtą; lewica „demokratyczna" zniedołężniała, niezdolna nawet do wytrwałej obrony nieśmiałych wniosków, na które nie zgadza się większość. Tych, którzy patrzyliby szlachcie na palce, którzyby nie wahali się walczyć z nimi na terenie sejmowym do ostatka, reprezentantów robotniczych, nie dopuszczono i nie chcą dopuścić do sejmu. Strach przed posłami socyalistycznymi pozbawia szlachtę galicyjską zupełnie rozumu politycznego, zamyka jej oczy na bieg wypadków i rozwój ludzkości. I ociemniali ludzie nie widzą tego, że ich opór daremny; nie widzą, że lud galicyjski wprowadzi do sejmu prędzej czy później swoich posłów, choćby ich opór był dziesięćkroć silniejszy. A wówczas i cały sejm pójdzie inaczej i kraj zrozumie nareszcie, czego w tym sejmie brakuje dzisiaj....

Austryackie ministerstwo kolejowe pisze w niedawno ogłoszonym komunikacie: „...Zdarzały się wypadki, w których wymagania służbowe, stawiane personalowi ruchu, przewyższały bez wątpienia przeciętną granicę możliwości; częścią był czas wypoczynku za nisko wymierzony, częścią po nadmiernie długiej turze służbowej, w której funkcyonaryusze byli zatrzymywani aż do zupełnego znużenia, następowała dłuższa pauza, ale niewystarczająca do zupełnego wypoczęcia po poprzedniem natężeniu". W ten sposób maluje dotychczasowy wyzysk na kolejach państwowych sam minister kolei żelaznych. To nie pismo robotnicze, nie „burzyciele spokoju i porządku" odzywają się w ten sposób, ale potępienie, które pada z ust chyba zupełnie nieuprzedzonych. Cóż na to powiedzą ci, którzy nam zarzucali zawsze, że podajemy nieprawdziwe fakta na to tylko, aby ludzi podburzać i jątrzyć? Co powiedzą ci nasi kacykowie galicyjskich kolei, którzy nigdy nie chcieli przyznać, że stosunki, panujące w naszym zawodzie, są wprost straszne, nieznośne? Może te słowa najwyższego dygnitarza kolejowego, może to urzędowe stwierdzenie tego wszystkiego, co my ciągle piszemy i mówimy, wykaże nareszcie, po czyjej stronie słuszność. Dla nas ma ta okoliczność znaczenie z tego względu, że daje nam dopiero pojęcie o całej grozie stosunków na austryackich kolejach. Cóż to musi być za niesłychany wyzysk sił ludzkich, z jakiemiż połączony niebezpieczeństwami, jeżeli skłonił ministra kolejowego do zupełnie otwartego wypowiedzenia słów powyższych! Kto dotąd jeszcze nie nabrał przekonania o słuszności tego, co piszą nasze pisma — dobrze, niech czyta pismo ministeryalne i niechaj z niego dowie się, że źle jest i że poprawa jest gwałtownie potrzebna.

Upaństwowienie kolei w Szwajcaryi. Dnia 21 lutego lud szwajcarski odniósł wielkie i istotne zwycięstwo. W ogólnem głosowaniu zostało ostatecznie przyjęte przedłożenie, dotyczące upaństwowienia kolei szwajcarskich i to przyjęte ogromną większością, bo 384.146 głosami, przeciwko 177.130. A zatem pomimo szalonej agitacyi za strony akcyonaryuszy kolejowych i ich zwolenników przeszło dwie trzecie głosujących oświadczyło się za wykupnem kolei prywatnych. Ażeby należycie ocenić znaczenie tej uchwały, aby zrozumieć doniosłość tego kroku, który oznacza olbrzymi krok naprzód w szwajcarskiej polityce społecznej, należy zawsze pomyśleć o odmiennym zupełnie, odrębnym charakterze państwa szwajcarskiego. To nie Austrya, gdzie rząd poświęca z lekkomyślnością interesy państwa na ołtarzu dobra kapitalistów, to nie państwo, które funkcyonaryuszy swoich uważa za ślepych wykonawców wyższych rozkazów, a nie znosi w nich żadnych politycznych dążności, ani nie chce zezwolić na obronę praw swoich ludzkich i obywatelskich. Szwajcarya to wyjątkowy kraj, gdzie dobro ogółu ceni się ponad wszystko, gdzie panuje swoboda myśli i przekonań, a lud ma wpływ i udział w rządach. I dlatego upaństwowienie kolei szwajcarskich ma zupełnie inny charakter, niż ta sama akcya w Austryi: rada związkowa obliczyła już naprzód koszta wykupna kolei, przyszłe dochody i rozchody i z tego rachunku okazuje się, że koleje będą przynosiły Szwajcaryi rocznie czystego dochodu blisko dwa miliony franków, czyli 900.000 złr., któremi będzie mogło państwo rozporządzać do woli. Nic w tem dziwnego, skoro rząd szwajcarski nie uważał wcale za swój obowiązek troszczyć się o kieszenie akcyonaryuszy.

Cały charakter państwa daje dalej rękojmię kolejarzom, że położenie ich zmieni się na lepsze. W roku zeszłym, kiedy wybuchł strejk kolejarzy, rząd związkowy stanął po stronie strejkujących i doprowadził do ugody. Że zresztą nie będzie na kolejach państwowych w Szwajcaryi żadnych pęt, nakładanych na myśl i dążności, o tem świadczy już sam skład zarządu przyszłych kolei; będzie do niego należała nietylko sama rada związkowa, ale nadto w drugiej połowie składać się on będzie z wyboru poszczególnych kantonów. I tak przejście kolei z rąk kapitalistów prywatnych pod zarząd państwa, a raczej narodu szwajcarskiego, musi się uważać za fakt ze wszech miar pożądany. Tem nikczemniej przedstawia się wobec tego agitacya partyj, które występowały przeciwko projektowi upaństwowienia rzekomo ze względu na dobro ogólne. Pominąwszy już takie stronnictwa, które walczyły w imię przestarzałych zasad swobody ekonomicznej i które przeto nie kryły się bynajmniej z swojem uwielbieniem dla kapitału prywatnego, musimy tu wspomnieć przedewszystkiem o jednej partyi, która pod płaszczykiem pięknych zasad kryła w rzeczywistości tylko wstrętną obronę interesów akcyonaryuszy. Byli to klerykali, którzy zwalczali projekt upaństwowienia jak najgoręcej, podając za powód, że w ten sposób mnóstwo ludzi stanie się zależnemi społecznie i politycznie od rządu, który swego wpływu może używać w szkodliwy sposób. Widzieliśmy już, że to nigdy stać się nie może i nie ulega wątpliwości, że ta troska o swobodę obywatelską kolejarzy była tylko przykrywką dla właściwego celu — obrony trzosu akcyonaryuszów. To się im nie udało, interes ogólny zwyciężył prywatne widoki kapitalistów — i lud szwajcarski może być na prawdę dumny, że tak dobrze zrozumiał istotę walki, która toczyła się około upaństwowienia kolei.

Przed pięćdziesięciu laty.

Rok 1848! Co za burza huczy i drga w tem słowie! Cała Europa zadrżała od powstania ludowego i runęły zgniłe i spróchniałe zapory. Robotnicy paryscy zdruzgotali tron Ludwika Filipa, w Anglii po raz pierwszy podnieśli się robotnicy z własnemi żądaniami; burza huczała po całej Europie aż po granicę rosyjską, a po powstaniu proletaryatu zachodniej Europy podniosły się i uciskane narody do bohaterskiej walki o niepodległość, powstali Irlandczycy, Polacy, Włosi i Węgrzy.

Jeszcze przed wybuchem rewolucyi jeden z monarchów mówił, że nigdy nie zgodzi się na to, by między niego a Boga wcisnął się lud i rządził własną swą wolą, szydził z żądania konstytucyi; wkrótce potem wystąpił lud, walki zawrzały na wszystkich ulicach wielkich miast europejskich, w pierwszym rzędzie i z największem poświęceniem walczył proletaryat i natychmiast zadrżały trony, które dotąd wydawały się tak silne.

Przez 30 lat wszystkie rządy połączone budowały i ulepszały twierdzę, która je miała przed wszelkiem światłem wolności, która miała lud trzymać w wiecznej niewoli, ale w kilku dniach potężna pięść ludu zwaliła to wszystko, zburzyła największej reakcyjne ministerstwo Metternicha w Austryi i Guizota we Francyi, a naprzeciw „świętej Rosyi", tej największej podpory wszelkiego wstecznictwa wystąpiła potężna, demokratyczna Francya. Proletaryusze wraz z mieszczaństwem toczyli zwycięskie walki na barykadach, a jakby na dany znak wystąpiło i chłopstwo i z szaloną wściekłością niszczyło wszelkie resztki feudalizmu. Ten zapał, to poświęcenie, które ogarnęło wszystkich, czyni tę rewolucyę jedną z najpiękniejszych kart historyi.

Ale gdy walki się już skończyły wystąpił i proletaryat żądając udziału w owocach rewolucyi, do której powodzenia przecież się najwięcej przyczynił, teraz jednak mieszczaństwo zbyło go niczem, ono, które przy pomocy proletaryatu zdobyło dla siebie prawa, które teraz poczęło się wspaniale rozwijać, sprzymierzeńca swego, robotników, poczęło jeszcze bardziej poniżać i wyzyskiwać...

A przecież my czcimy pamięć tej rewolucyi! Tak jest—bo ona przekonała wszystkich, z jakiem poświęceniem umie proletaryat bronić sprawy wolności, ona dowiodła, że żadna rewolucya bez proletaryatu udać się nie może, ona wreszcie nauczyła nas, że robotnicy nie mogą się łączyć z innemi partyami, tylko z równymi sobie: z biednymi i pracującymi, że muszą oni stawiać swoje, odrębne żądania, a dopiero wtedy, przy tej sile, jaką okazali w r. 1848-ym, wywalczą sobie lepszy byt i większe prawa. Opierając się na tej odrobinie praw, jakie nam dała pamiętna rewolucya, organizując i skupiając się coraz bardziej, będziemy szli krok za krokiem, piędź za piędzią naprzód po lepsze warunki życia, większy udział w rządzie i większą oświatę. Tym zaś, którzy jeszcze dzisiaj boją się z naszej strony krwawych walk i rozruchów, odpowiemy, że im więcej drżą przed rewolucyą, tem więcej powinni starać się o większe prawa i więcej ludzki byt dla nas, bo jak mówi wielki poeta niemiecki Schiller: „Drżyć możesz przed niewolnikiem, który łamie swe kajdany, ale nie przed wolnym człowiekiem!"

Pod pręgierz.

Kraków. P. Piasecki rządzi tak, że dobrze daje się we znaki każdemu kolejarzowi. Dużoby można pisać o tem, jak on z nami postępuje, jak obchodzi się z konduktorami itd. Do wszystkich zalet, któremi się odznacza pan inspektor, dodać musimy jeszcze jednę, t. j. bardzo wielki pośpiech w karaniu ludzi, którzy popełnili nic nie znaczące winy. Niedawno zdarzył się tu wypadek, który właśnie chcemy opisać, przedstawiający w jaskrawem świetle postępowanie p. Piaseckiego. Konduktor G. popełnił jakiś mały błąd w służbie w Rzeszowie; miał przytem nieszczęście, że wówczas pełnił służbę znany wam urzędnik Holzer, który też zaraz zapisał nazwisko owego konduktora i doniósł o tem do Krakowa. P. Piaseckiemu więcej nie trzeba: konduktor dostał 5 złr. kary i został przeniesiony do rezerwy. Wkrótce potem konduktor G. znowu „zawinił" i tym razem został już poprostu zasuspendowany. Czy godzi się tak szybko i lekkomyślnie decydować o losie kolejarza, który przez tak długi czas pracował gorliwie i bez zarzutu? Na to p. Piasecki nie odpowie nam pewnie, bo o tem wcale nie myśli. W sprawie tej przysłużył się bardzo zasuspendowanemu konduktorowi zugsfirer W., który nie uważał za swój obowiązek stanąć w obronie kolegi. I tak u nas od czasu, kiedy przybył p. Piasecki, ciągle w ten sposób idzie i p. naczelnik ma już niejedną taką sprawę na sumieniu. W rządach jego są mu bardzo pomocni szczególnie dwaj urzędnicy, którzy też za to zasługują, aby ich nazwiska podać pod pręgierz: są to panowie Miln i Dąbrowski, którzy niższych kolejarzy traktują po grubiańsku i nie wiedzieć dlaczego uważają się za lepszych od wszystkich innych. Tak to przykład idzie z góry.... *Ar.*

Skawina. Już to chyba sprawdza się bardzo często, co mówi przysłowie, że „modli się pod figurą, a djabła ma za skórą", czego my mamy aż nadto dobry przykład na tutejszym naczelniku. Świętoszek ten pędzi wszystkich do kościoła, aby się wyrzekali wódki, ale sam podpija sobie dobrze wina. P. naczelnik może naturalnie pić wino, bo ma za co, ciągle bowiem u niego w kancelaryi pełno żydków z rozmaitemi interesami; sługa zaś lub robotnik kolejowy, którym p. naczelnik nakazuje delikatnie obsługiwać owych żydków, nic nie dostanie, i kontent, jeżeli czasem napić się wódki ma za co. Dziwi więc nas to mocno, że taki na pół święty człowiek, uczęszczający niemal codzień do kościoła, często się spowiadający i posuwający swoją żarliwość religijną do tego stopnia, że sprowadza całemi paczkami „Nowinki salezyańskie" i inne pisma religijne, i przy pomocy swoich lizuniów rozszerza takowe i fanatyzuje tutejszą ludność, dopuszcza się takich rzeczy, które tę jego pobożność silnie kompromitują. Oto podczas kiedy krzywdzi on służbę kolejową, kupującą na kolei węgle, nakazując tak ściśle ważyć takowe, że na każde 100 kg. braknie niejednokrotnie do 10 kg., to natomiast dla prywatnych stron jest o wiele łaskawszym. Dnia 4 stycznia br. niewiadomo czy w drodze kupna czy zamiany, dał on p. Kollorosowi, właścicielowi browaru w Skawinie, 120 koszy najlepszego węgla, a odebrał od p. Kollorosa trochę miału z węgli, nie nadającego się do żadnego użytku.

Nie chcemy naprzód przesądzać tej sprawy, ale dyrekcya krakowska, która tak zapamiętale ściga służbę kolejową za najbłahsze przewinienia, powinnaby wyjaśnić tę ciekawą w każdym razie sprawę i ewentualnie pouczyć skawińskiego hipokrytę, jak się ma zachowywać na przyszłość. *Heretyk.*

Sucha. Czasami dziwnie zapatruje się dyrekcya na obsadzanie posad; n. p. do stacyi Suchy przeniosła niedawno z Kalwaryi urzędnika, niejakiego p. Hocka, młodzika bez najmniejszej powagi i taktu. Pan ten stanowczo nie nadaje się do pełnienia służby w stacyi dyspozycyjnej, gdzie jest personał duży i starszy. O ile nam wiadomo, to nawet naczelnik p. Bielecki zwracał dyrekcyi uwagę na to, ale naturalnie to pozostało bez skutku. P. Hock, przybywszy do Suchy, zabrał się do służby w ten

sposób, że pisze wciąż raporty i nie ma tury, żeby nie napisał tylu raportów, iluby inni przez cały miesiąc nie napisali. Przytem raporty te polegają na zupełnej nieznajomości rzeczy; np. ktoś nie przyszedł do pociągu, bo nie miał wcale jechać — p. Hock pisze raport, bo nie wie o tem, kto ma ruszyć w drogę, a kto pozostać. Albo znów przy awizowaniu partyj przez tego pana dzieją się takie rzeczy, że awizuje się partyę, która dopiero za kilka godzin wróci z drogi. Nadto młody ten urzędniczek, którýby sam potrzebował rodzicielskiej opieki i nauki, wydaje często najdziwaczniejsze rozkazy, żądając naturalnie natychmiastowego ich spełnienia. I tak np. może coś o tem powiedzieć zugsfirer pewnego pociągu, któremu p. Hock ściągnął człowieka z bremzy podczas ruchu i przeznaczył do innego pociągu bez wiedzy zugsfirera. A takich rzeczy, które już graniczą z wielką lekkomyślnością, dzieje się więcej; my jednak na razie kończymy opowieść o młodym urzędniku w Suchy, spodziewając się, że p. Hock się poprawi, — w przeciwnym razie napiszemy o nim jeszcze nieraz.

Lwów. Z królestwa Drewnowskiego otrzymujemy wiązankę faktów, świadczących o szczęściu poddanych tego kacyka. Partieführer Madej, protegowany przez Drewnowskiego — naturalnie za szpiegowanie socyalistów — nie ma pojęcia o prowadzeniu robót i wskutek swojej głupoty popsuł kompletnie kocioł przy maszynie numer 3802. Wartość zepsutej roboty wynosi około 1000 złr., i gdyby się to przytrafiło socyaliście, to w najlepszym razie musiałby długie lata pracować na pokrycie szkody. Inaczej ma się rzecz z lizuniem Drewnowskiego. Pospieszną pracą na gwałt przeprowadzają wynagrodzenie szkody, co naturalnie tylko na pracujących odbić się musi, — no ale Madej jest pupilem Drewnowskiego, a nie jest socyalistą.

Szklarz W., który nie jest zausznikiem Drewnowskiego i jego kliki, został mimo zupełnej zdolności do swojej zawodowej pracy przydzielony przez werkmistrza Hornego do obmywaczy wozów. No, zapewne ten musi być choć troszeczkę socyalistą.

Buława Jan, lakiernik, i Metzner, zegarmistrz, znakomicie się wysługują Drewnowskiemu i jego klice, agitują za przystąpieniem do jezuicko-drewnowskiego stowarzyszenia karawaniarzy, w imieniu Drewnowskiego ogłaszają, [illegible] kto do tego stowarzyszenia nie będzie należał, temu Drewnowski będzie szkodził w awansie i t. d. Za [illegible] usługi należy się nagroda, to też ją otrzymali. Drewnowski przydzielił ich do swego biura jako dyurnistów, choć dyabli wiedzą, co oni w biurze piszą, bo cały dzień boży jak wyżły uganiają po warsztatach i agitują.

Lachocki, Semków i kilku innych propagatorów towarzystwa drewnowsko-jezuickiego wymuszają prawie gwałtem wkładki do tego stowarzyszenia od pracujących robotników w warsztatach i grożą robotnikom, jeśli ci wzbraniają się do tego stowarzyszenia wkładek opłacać.

Tak wygląda królestwo Drewnowskiego, do którego dodać należy jeszcze jeden obrazek: ten ostatni zapewne najnieprzyjemniejszy będzie dla Drewnowskiego. Werkmistrz Hałan, który nie chciał poświęcić czci człowieka dla podłego lizuństwa Drewnowskiego i jego kliki, był ustawicznie przez Drewnowskiego sekowany i prześladowany. Sekatura doszła do najwyższego stopnia. We wtorek dnia 1 lutego miał ze stanowiska werkmistrza przejść jako zwykły robotnik do oddziału tokarzy. Po otrzymaniu tej wiadomości tow. Hałan zdenerwowany, skoczył dnia 26 lutego z drugiego piętra i zabił się na miejscu. Powszechna opinia robotników jest, że moralnym sprawcą samobójstwa ś. p. Hałana jest Drewnowski, a zauważyć należy, że jeszcze nie przebrzmiało echo strasznego wypadku poparzenia na śmierć czterech robotników, którego sprawcą był Drewnowski. Wdowom po pogotowanych ofiarach, mimo upływu 3 miesięcy, nie wypłacono dotąd pensyj wdowich, a wdowie po ś. p. Janie Kulpie powiedziano w dyrekcyi, „że jest jeszcze młodą, że może się wydać". Ugotowanego kotlarza tow. Modela F., który wyszedł ze szpitala ledwie do człowieka podobny, przywitał Drewnowski słowami, „czy rychło przyjdzie do pracy". Komentarze zbyteczne.

Przygnębienie, dosięgające rozpaczy między robotnikami kolejowymi we Lwowie, nie da się opisać. głosy robotników i naszej prasy nie odnoszą skutku, szykany, podłota i zabójstwa mnożą się z dnia na dzień, a kacyk Drewnowski króluje w najlepsze. Czyż jego nie dosięgnie ręka sprawiedliwości? Czyż p. minister kolejowy nie uczyni choć takiej drobnostki dla robotników, by usunąć znienawidzonego prześladowcę robotników? Zobaczymy! Inaczej będą musieli robotnicy przypomnieć Drewnowskiemu, „że kij ma dwa końce" i sami sobie sprawiedliwość [illegible].

Baczność! — Kolejarze! — Baczność!

Przy mającym się wkrótce odbyć **Wyborze delegatów do zawodowego Zakładu ubezpieczeń od wypadków austr. kolei** mają być w przyszłości na podstawie zmiany statutu, uchwalonej na walnem zgromadzeniu tej instytucyi z dnia 10 czerwca 1897, wybierani dla każdego okręgu dyrekcyjnego c. k. kolei państwowych jeden delegat i jeden zastępca; służba każdego okręgu dyrekcyjnego wybiera swego delegata i zastępcę osobno.

Ażeby przeto zabezpieczyć się przed nagłem zaskoczeniem w rozpisaniu wyboru delegatów ze strony dyrekcyi, — jak to czyniono dotąd bardzo chętnie przy podobnych sposobnościach, aby pozbawić kolejarzy prawa wyborczego, — porozumieliśmy się z mężami zaufania służby kolejowej każdego okręgu dyrekcyjnego i przedstawiamy Wam niniejszem następujących kandydatów do wyboru dla wymienionych niżej okręgów dyrekcyjnych:

dla okręgu dyrekcyjnego **Kraków**:
Delegat: Klein Marcin, nadkonduktor w Nowym Sączu.
Zastępca: Zabża Władysław, werkman w Nowym Sączu.

dla okręgu dyrekcyjnego **Lwów**:
Delegat: Czycz Władysł., nadwerkman w Przemyślu.
Zastępca: Birnstein Julian, nadwerkman w Przemyślu.

dla okręgu dyrekcyjnego **Stanisławów**:
Delegat: Toruń Wojciech, zugsführer] w Stani
Zastępca: Cieślak Jan, maszynista] sławowie.

Kolejarze! Koledzy!

Przedstawieni kandydaci są to ludzie, którzy będą się starali stać niewzruszenie na straży praw ubezpieczonych kolejarzy bez różnicy stanowiska lub zapatrywań. Nie dajcie szanowni koledzy wpływać na siebie przy wyborach ze strony przełożonych; jeśliby przedłożono Wam do podpisu kartki głosowania z nazwiskami dyrekcyjnych kandydatów, to odrzućcie je i żądajcie niewypełnionych kartek. Każdy kolejarz niechaj wykarze swoje prawo wyborcze podług swego przekonania. My nie narzucamy nikomu swoich kandydatów, ale możemy Was, Koledzy zapewnić, że kandydaci nasi wypełniać będą swoje obowiązki zawsze wobec każdego!

Redakcya Kuryera Kolejowego.

KRONIKA.

Rozprawa sądowa przeciwko kolejarzom. W Stanisławowie odbyła się niedawno rozprawa przed trybunałem karnym przeciwko trzem funkcyonaryuszom kolejowym: Kropińskiemu, asystentowi kolejowemu, Miecz. Wolańskiemu, urzędnikowi i Janowi Sabałowiczowi, zwrotniczemu. Oskarżeni stawali pod zarzutem występku przeciwko bezpieczeństwu życia, który mieli popełnić w październiku 1896 r. W czasie tym bowiem nastąpiło na stacyi Hołoskowie pomiędzy Ottynią a Kołomyją, zderzenie się dwóch pociągów ciężarowych, przy którem zginął na miejscu konduktor Paweł Buwaj. Jak zwykle, tak i w tym wypadku posadzono na ławie oskarżonych tych, którzy bezpośrednio funkcyonowali podczas katastrofy. Trybunał uwolnił pierwszego z oskarżonych od winy, natomiast drugiego skazał na trzy miesiące zwykłego, a trzeciego na dwa ścisłego aresztu. I na tem sprawa skończyła się. Gdzieindziej katastrofy kolejowe dają powód do poważnego rozpatrzenia kwestyi, do poważnych w dalszym ciągu reform społecznych — u nas nieszczęśliwy wypadek pociąga za sobą rozprawę sądową i karę częstokroć najmniej winnych. W tej rozprawie okazało się, że dyrekcya stanisławowska pozostawiła na wielce odpowiedzialnem stanowisku człowieka, który sam prosił o przeniesienie lub ulżenie z powodu nadmiernego wyczerpania i rozdrażnienia. Lekkomyślność dyrekcyi stanisławowskiej zajaśniała i tym razem w pełnym blasku. Kiedyż nareszcie dojdzie u nas do tego, że za przewinienia karać się będzie tych, którzy rzeczywiście zawinili?...

Bojkot, jako broń kościoła katolickiego. Ciekawą wiadomość podaje jedna z historyj kościoła katolickiego o użyciu bojkotu przeciwko nieposłusznym owieczkom kościoła. Rzecz działa się w pierwszej połowie XVII. w. Praski arcybiskup wydał naczelnikowi gminy Osiek surowe przepisy przeciwko mieszkańcom Klostergrabu. I tak miał on naprzód pisarza miejskiego wypędzić i jego mienie skonfiskować na rzecz arcybiskupa. Z dóbr arcybiskupich nie wolno było nikomu sprzedawać obywatelom tej miejscowości zboża ani żadnych innych środków spożywczych, żaden młynarz nie śmiał mleć zboża ani upiec chleba. Ktoby był ten zakaz przekroczył, musiałby zapłacić ustanowioną karę i odsiedzieć czternaście dni o chlebie i wodzie. Ponieważ żadnemu poddanemu arcybiskupa nie wolno było nic kupić u mieszkańców Klostergrabu, nie wolno było dalej dawać roboty żadnemu miejskiemu rzemieślnikowi, [illegible] wyrobników miejskich [illegible] wszystkich krawców i szewców, pracujących po wsiach, należało natychmiast wypędzać. Naczelnik gminy miał nadto obowiązek wysłać szpiegów dla śledzenia, czy rozkazy biskupa wykonywane są wszędzie i ściśle; w razie złapania kogoś na gorącym uczynku, szpiegom dostawała się trzecia część ściągniętej z winnego kary. — Cóż na to ci wszyscy, którzy krzyczą na gwałt, że bojkot jest środkiem niemoralnym, kiedy go robotnicy używają w słusznej sprawie? Cóż powiedzą na ten przykład kościoła, który nawet bynajmniej nie jest godzien naśladowania, bo jest istotnie na wskróś nieetyczny?...

Znowu katastrofa. Z końcem lutego wydarzyła się w Loeben w Styryi znów katastrofa kolejowa. Pociąg osobowy nr. 1414 najechał na stojący na stacyi towarowy pociąg, a to z powodu złego ustawienia zwrotnicy na tor III, zamiast na tor I. Dla rządów i władz kolejowych sprawa przedstawia się jasno: zawinił strażnik, który nie pilnował dobrego ustawienia zwrotnicy i dziś pociągnięto go już naturalnie do odpowiedzialności sądowej. „Winny" będzie ukarany... Ale dokładne zbadanie całej tej katastrofy, przy której straciło życie dwóch dzielnych towarzyszy, konduktor Kunst i nadszyber Gelautz, wykazuje zupełnie co innego. I jeśli katastrofa w Loeben zasługuje na szczególną uwagę, to właśnie dlatego, że jest najlepszym przykładem całej potworności stosunków kolejowych w Austryi, że jest najostrzejszym wyrazem postępowania dla całego systemu austryackiej gospodarki kolejowej. Bo oto okazuje się po pierwsze, że ów „winny" strażnik był podczas katastrofy już w dwudziestej pierwszej godzinie służby, że nadto człowiek ten z powodu nieszczęść domowych i przeciążenia służbowego jest niezupełnie przy zdrowych zmysłach. To jest jedna, społeczna strona tego zajścia; człowiekowi nieodpowiedzialnemu powierza się z wielką odpowiedzialnością połączoną funkcyę, każe mu się pracować 21 godzin, a więc spełniać czynność, nawet dla zdrowego najokropniej nużącą. A z drugiej strony urządzenia techniczne na stacyi są tak nieodpowiednie, że im przypada znaczna część winy w udziale. Zwrotnica była zupełnie nieprawidłowa, postawiona na zgięciu tak, że mogła wpaść w oczy dopiero bardzo zbliska; w miejscu, gdzie stała zwrotnica, brak było wszelkich środków zabezpieczających, któreby były z pewnością — jak twierdzą fachowi świadkowie — całą katastrofę uchyliły. Z tego wszy- [illegible] nie zrobiono nic z lekkomyślnością, [illegible] każdy krok władz kolejowych, [illegible] oddano na pastwę dwóch zacnych kolejarzy. I może ta katastrofa, wykazująca tak jasno braki dzisiejszego kolejnictwa, popchnie rząd znowu o żółwi krok naprzód na polu polityki społecznej...

Wyrobnicy dzienni ogrzewalni kolei państwowych zwrócili na siebie uwagę ministerstwa kolejowego. Wydało ono właśnie rozporządzenie do wszystkich dyrekcyi, polecające, aby personal wyrobników dziennych, zajęty w ogrzewalniach, otrzymywał płacę w zwykłym dniu za godziny pracy, które przypadają w zwyczajnym czasie pracy od godziny 8 rano do 12 w nocy i od 1 po północy do 6 wieczór, odszkodowanie w wysokości dziesiątej części dziennej płacy, natomiast za wszystkie godziny pracy poza tym czasem w zwykłe dni, jakoteż za każdą godzinę w dzień niedzielny i świąteczny w wysokości ósmej części dziennej płacy. Nadto zarządziło ministerstwo, ażeby ten personal nie pracował nadal, jak obecnie 24 godzin, ale iżby po 12 godzinach pracy następował 12 godzinny wypoczynek, przyczem w ciągu tych 12 godzin służby należy ustanowić pauzę godzinną w południe i o północy. — Powoli, powoli postępujemy zatem naprzód...

Skrócenie czasu pracy na francuskich kolejach. Katastrofy kolejowe są nietylko w Austryi pobudką do reform na polu kolejnictwa. We Francyi Izba deputowanych uchwaliła pod wrażeniem strasznej katastrofy pod Peage de Poussillon, iż personal jazdy (kierownicy maszyn, palacze, konduktorzy, bremzerzy) nie mogą dłużej być w służbie, niż dziesięć godzin. Uchwałę tę spowodowały wyniki ankiety, która wykazała, że jedną z najgłówniejszych przyczyn katastrof jest zawsze przeciążenie personalu służbą. Uchwała Izby, która — jak widzimy — o wiele radykalniej zabrała się do rzeczy, niż ministerstwo austryackie, wywołała ogromny popłoch wśród przedsiębiorców kolejowych. Niektóre towarzystwa kolejowe starają się nawet skłonić personal do oświadczenia, że żąda on tylko 12-godzinnego dnia roboczego. Jednakże już dzisiaj można powiedzieć, że wszelkie starania obalenia tej uchwały będą daremne. Działała tu bowiem nietylko poczucie i zrozumienie socyalno-polityczne, ale działała nadto silniejsza od wszystkiego chęć zachowania całych kości. Francuzi nie chcą narażać się na niebezpieczeństwo życia i zdrowia dla dobra pp. kapitalistów i dlatego 10 godzin służby będzie odtąd normą dla personalu jazdy. Niema więc chyba istotnie tego złego, coby na dobre nie wyszło.

[illegible] Jan Englisch. Drukiem A. Słomskiego [illegible]